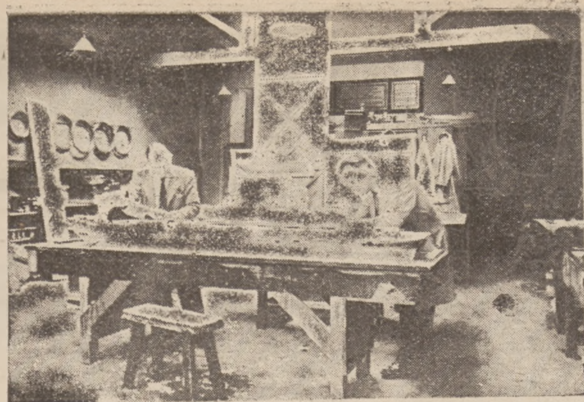
MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

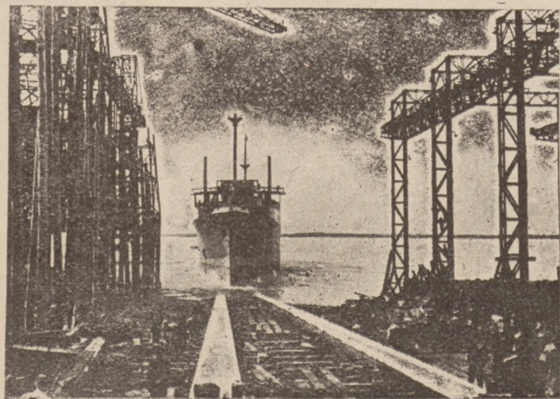
Nr. 10 WARSZAWA — PAŹDZIERNIK 1946 Rok II

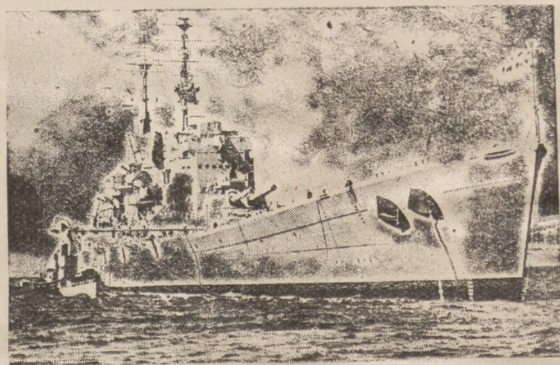


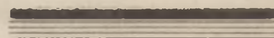
PORT LENINGRADZKI

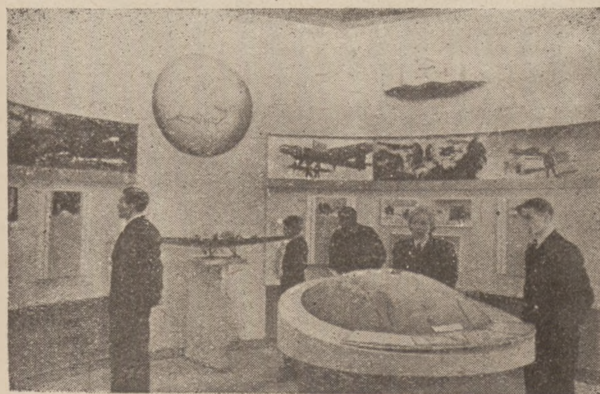






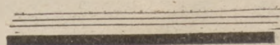






Na wielkich stoczniach buduje się najpierw w dużej skali modele. Wodowanie jednego ze świeżo wybudowanych statków oceanicznych. W Leningradzie otwarto wystawę badań biegunowych. Francuska flota wojenna. Dowódca polskiej floty wojennej kontradmirał Mohuczy, Najnowszy krążownik angielski „Vanguard".





MŁODZIEŻ MORSKA
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 10 Warszawa — Październik 1946 Rok II

SZKOLNICTWO MORSKIE W POLSCE

Wśród licznych interesantów Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Departamentu Morskiego Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego nie mały procent stanowią ci, którzy przychodzą z zapytaniem — nieraz trwożnym i nieśmiałym, nieraz zdecydowanym, a nawet natarczywym i wyłączającym wszelką negatywną odpowiedź: — Jakie są szkoły morskie w Polsce?... Jak można zostać marynarzem?... Czy mógłbym się uczyć na rybaka?... Czy jest szkoła, która uczy budować okręty?...

A bywa nieraz, iż zgłosi się jegomość, którego głowa nie wiele wystaje ponad stół przyjmującego go urzędnika i który krótko i lapidarnie stwierdza: Chcę być marynarzem!

Gorzej jest, gdy zjawi się stroskany ojciec lub zapłakana matka, miętosząc w ręku skrawek papieru, na którym zazwyczaj są takie oto słowa: „Nie martwcie się o mnie, dam sobie radę, wyruszam na morze!". Gdzie go szukać, w jakiej szkole, na jakich kursach, a może już na statku, na okręcie?!...

Pęd młodzieży ku morzu jest ogromny i to jest objaw pozytywny. Bo Polsce trzeba ludzi morza i pracowników portowych. Bo możliwości pracy na morzu i dla morza są wielkie. Bo przyszłość Polski jest na morzu.

Wielu jest jednak takich, którzy już po pierwszym zetknięciu się z morzem rezygnują z pracy na morzu, bo „ich" morze i morze z fantazji, z filmu, z książek różni się znacznie od morza rzeczywistego, dającego mniej przygód a więcej twardej pracy, mniej zarobków, a więcej morskiej choroby, mniej postoju w portach, a więcej żeglugi w słoty, zawieję i sztorm, mniej opalania się w słońcu, a więcej czuwania w mroczne i mgliste, bezsenne noce.

Zawód marynarza jest p o w o ł a n i e m. Ktoś, kto szuka tylko sposobu dobrego zarobkowania na morzu, ten niech lepiej odrazu gdzieindziej szuka pracy i chleba.

Tym, którym obojętna jest wysokość zarobków, ale pociąga ich typ, rodzaj pracy, którzy mają prawdziwe z a m i ł o w a n i e, z d o l n o ś c i, d o b r e z d r o w i e i o d p o w i e d n i e w y k s z t a ł c e n i e następujące szkoły stoją otworem:

Państwowe Centrum Wychowania Morskiego (P. C. W. M.) Gdynia, „Dom Żeglarza".

W sezonie letnim, od czerwca do września, istnieją k u r s y z a p o z n a w c z e w i e d z y o m o r z u. Turnus trwa 4 tygodnie — w ośrodkach w Gdyni, Gdańsku i Dziwnej koło Szczecina. Warunki przyjęcia: świadectwo 7 klas szkoły powszechnej (w wyjątkowych wypadkach mniej), wiek od 14 lat wzwyż, dobre zdrowie, obywatelstwo polskie.

Kursy te mają charakter selekcyjny, zniechęcenia słabych i niezdolnych, zapoznania z prawdziwym obliczem pracy na morzu i w porcie wytrwałych, silnych i zdolnych.

Ci ostatni, po przejściu kursów zapoznawczych mogą wstąpić do **Szkoły Jungów**, jednorocznej, bezpłatnej, szkolącej młodzież na marynarzy pokładowych polskiej floty handlowej. Mieścić się ona będzie w ramach P. C. W. M. w „Domu Żeglarza" w Gdyni. Jest ona w stadium organizacji, czynna będzie prawdopodobnie od listopada b. r. Przyjętych będzie ok. 60 uczniów.

Również w ramach P. C. W. M. mieścić się będzie **Szkoła Rybacka**, szkoląca na rybaków połowów dalekomorskich. Jednoroczna, bezpłatna, warunki przyjęcia jak do Szkoły Jungów. Przyjętych będzie około 90 uczniów, którzy ukończyli kursy P. C. W. M.

Dokładnych informacyj udziela Dyrekcja P. C. W. M. Ci, którzy ukończyli gimnazjum (mała matura) mogą wstąpić do **Państwowego Liceum Budownictwa Okrętowego**, Gdańsk - Wrzeszcz, „Conradinum", ul. Piramowicza 1/2. Liceum ma za zadanie przygotować młodzież do pracy w przemyśle okrętowym, szczególnie w stoczniach okrętowych morskich i śródlądowych, na poziomie naukowym techników. Po ukończeniu Liceum, absolwenci mają prawo do studiów na Politechnikach. Nauka trwa 3 lata, w czasie których uczniowie obowiązani są do odbycia praktyki w przemyśle okrętowym i w żegludze.

Przyjmowana jest młodzież męska, w wieku od 16 do 20 lat. Egzamin sprawdzający z języka polskiego, matematyki, fizyki, rysunków odręcznych oraz badanie lekarskie. Przy Liceum istnieje Internat obowiązkowy dla wszystkich. Istnieją opłaty, zależne od stopnia zamożności! Dla niezamożnych a pilnych — stypendia. Egzaminy odbyły się w lipcu — nowych kandydatów w tym roku Liceum przyjmować nie będzie.

Państwowa Szkoła Morska w Gdyni, ul. Czerwonych Kosynierów 83, szkoli przyszłych oficerów polskiej marynarki handlowej, nawigatorów i mechaników.

Warunki przyjęcia: mała matura, 16—20 lat, pomyślny wynik egzaminu piśmiennego i ustnego oraz badania lekarskiego.

Internat — obowiązkowy, bezpłatny. Nauka trwa trzy lata — na Wydziałach Nawigacyjnym i Mechanicznym. Pływanie na statku szkolnym „Dar Pomorza", praktyka na statkach marynarki handlowej.

Egzaminy odbyły się w lipcu, dodatkowych kandydatów w tym roku Szkoła przyjmować nie będzie.

Państwowa Szkoła Morska w Szczecinie jest filią Szkoły gdyńskiej, t. j. część uczniów z Gdyni zostanie przeniesiona do Szczecina. Dodatkowych kandydatów nie przyjmuje się.

Ilość kandydatów do P. S. M. jest ogromna. W r. b. podań o przyjęcie wpłynęło 1080, przyjęto uczniów 143. W przyszłości, pierwszeństwo w przyjmowaniu do P. S. M. będą mieć absolwenci kursów P. C. W. M. i Ligi Morskiej.

Dla młodzieży posiadającej maturę licealną czynna jest **Wyższa Szkoła Handlu Morskiego** w Gdyni, ul. Czerwonych Kosynierów 79. Jest to uczelnia typu akademickiego, dostarczająca fachowych sił o wyższym wykształceniu w dzie dzinie żeglugi i handlu morskiego. Warunki przyjęcia: matura licealna, dobry wynik egzaminu (w tym z języka angielskiego i do wyboru — francuskiego, niemieckiego lub rosyjskiego). Podania o przyjęcie w terminie od 15.VIII. do 15.IX. Egzamin 25.IX. Rok szkolny 1946/47 rozpoczyna się 1.X. 1946. Studium W. S. H. M. trwa 3 lata.

Odpowiednikiem Liceum Budownictwa Okrętowego na poziomie akademickim jest **Wydział Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej**, Gdańsk-Wreszcz, Politechnika.

Studia trwają 4 lata, absolwenci otrzymują dyplom inżyniera.

Wymagania: matura licealna, egzamin wstępny. Podania przyjmowane są od 19.VIII. do 14.IX b r. Egzaminy od 23.IX do 28.IX b. r. Rok szkolny zaczyna się 1.X. 1946.

Młodzież męska w wieku poborowym, pragnąca się poświęcić służbie wojskowej na morzu, może wstępować ochotniczo do Marynarki Wojennej, zaś posiadający maturę licealną do **Szkoły Oficerskiej Marynarki Wojennej** (dawniej Szkoła Podchorążych Mar. Woj.). Informacyj udziela Dowództwo Marynarki Wojennej w Gdyni.

Prócz wyżej wymienionych szkół morskich istnieje **Państwowa Szkoła Żeglugi Śródlądowej** w Warszawie, ul. Bednarska 2/4. Jest to szkoła zawodowa, podległa Ministerstwu Komunikacji. Zadaniem szkoły jest przygotowanie kandydatów na kierowników i mechaników statkowych żeglugi śródlądowej, oraz podmajstrzych tychże dróg wodnych.

Szkoła posiada 3 wydziały: nawigacyjny, mechaniczny i dróg wodnych. Nauka trwa 2 lata. Rok szkolny składa się z 5-miesięcznej nauki teoretycznej i 5-miesięcznej praktyki. Początek nauki — 1 listopada. Warunki przyjęcia: wiek 16—20 lat, ukończenie 6 klas szkoły powszechnej, dodatni wynik egzaminu i badania lekarskiego. Nauka w szkole bezpłatna. Obowiązuje internat — płatny, dla połowy uczniów wyżywienie bezpłatne.

W szkole obowiązuje regulamin szkolny, oparty na dyscyplinie wojskowej.

Dr B. Miazgowski

WYPRAWY WIKINGÓW

Pierwsze wyprawy Wikingów kierują się do ziem leżących najbliżej ich ojczyzny. Są to wyspy brytyjskie po opanowaniu których ruszają na dalsze podboje. Pierwszym etapem w drodze na zachód była Islandia. Dociera do niej w roku 867 rozbójnik normandzki Naddodd. Wyprawa jego nie przynosi żadnych realnych korzyści Normanom. Wyspa ta nie różniła się niczym od ich własnego ubogiego kraju.

Rozbójnicza i korsarska żyłka pcha wodzów normandzkich do coraz to nowych wypraw. W roku 875 śladami Naddodda wyrusza do Islandii nowa wyprawa pod wodzą Ingulfa.

Korsarze normandzcy po przybyciu na wyspę przebywają na niej czas dłuższy. Znajdują tu wśród miejscowej ludności szereg przedmiotów należących do kultu chrześcijańskiego jak książki, dzwony, pastorały. Przedmioty te należały do przybyłych tu przed Wikingami osadników z wysp brytyjskich, którzy emigrując z kraju rodzinnego, kolonizowali ziemie, leżące między Norwegią i nieznaną jeszcze wówczas Grenlandią.



Okręt Wikingów

W roku 876 Gunnbjörn organizuje wyprawę, która wyrusza na zachód w poszukiwaniu nowych ziem. Wyprawa ta odkrywa szereg niewielkich, skalistych wysepek, rozrzuconych między Islandią i Grenlandią, oraz napotyka na ślady wielkiego nieznanego lądu. Brak żywności i strata kilku statków, które zatonęły podczas burz, panujących w tym czasie, zmusza Gunnbjörna do powrotu. Wieści, przywiezione przez żeglarzy, wzbudzają i podniecają chęć do dalszych wypraw.

Eryk Rudy w roku 983 wyrusza na czele nowej wyprawy dla zbadania nieznanego lądu, odkrytego przez wyprawę Gunnbjörna. Eryk, po uciążliwej żegludze, dociera wreszcie do stałego lądu, gdzie znajduje dogodne warunki do założenia osady. Po trzech latach pobytu w nowo założonym osiedlu i po zorganizowaniu go, Eryk powraca do Islandii z zamiarem ściągnięcia do kolonizowanej ziemi większej ilości osadników.

Chcąc zachęcić rodaków do kolonizacji odkrytego kraju, nadaje mu w przeciwieństwie do Islandii — kraju lodów, nazwę Grenlandii — kraju zielonego.

Propaganda, prowadzona na rzecz nowych ziem, przynosi wyniki dodatnie. W roku 985 wyrusza nowa wyprawa, złożona z 35 statków z osadnikami.

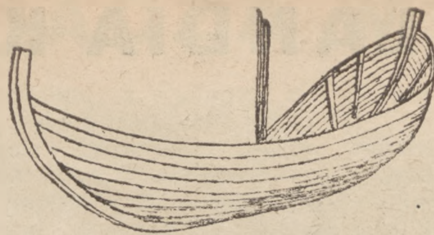
Z floty tej dociera do Grenlandii tylko 15 statków, pozostałe giną w nurtach oceanu, zatopione przez silne burze.

Następną wyprawę do Grenlandii organizuje w roku 1000 Bjarne Harjulfssohn. W czasie żeglugi, na skutek pomyłki w kursie, po dość długiej podróży, docierają do nieznanej ziemi, górzystej i pokrytej lasami, poczym skręcają wprost na północ. W czasie tego rejsu natykają się znów na nieznane wybrzeże, które jednak omijają, jak również odkrytą po kilkudniowej podróży wyspę, by wreszcie po czterdziestu ośmiu godzinach podróży dotrzeć do Grenlandii.

Wieści o odkryciu nowych nieznanych ziem, które docierają do kraju rodzinnego, wzbudzają powszechne zaciekawienie. Leif, syn Eryka Rudego wyrusza z 35 towarzyszami w 1001 roku na nową wyprawę ku nieznanym lądom. Po kilkunastu dniach żeglugi wyprawa dociera do widzianych przez Bjarna ziem. Leif po wylądowaniu nadaje im miano Hellulandu — ziemi kamieni. Helluland to prawdopodobnie dzisiejszy Labrador.

W dalszym ciągu swej podróży wyprawa dociera do ziem dzisiejszej Nowej Szkocji, która otrzymuje nazwę Marklandu. Tu pod działaniem północno-wschodniego wiatru, zostają zepchnięci aż do Cap Cod i Nantucked, skąd docierają do stałego lądu, do ujścia rzeki Tauton. Płynąc tą rzeką w górę jej biegu, napotykają kraj żyzny i bogaty. Od licznie rosnących tu latorośli winnych, nowoodkryte ziemie otrzymują nazwę Vinlandii.

W roku 1003 wyrusza do Vinlandii wyprawa pod wodzą Thorfina Karlsohna. Zadaniem tej wyprawy, składającej się ze 150 mężczyzn i 5 kobiet, oraz nie wielkiej ilości bydła, jest założenie na nowoodkrytym lądzie osady. Po przybyciu na miejsce i zagospodarowaniu się, osadnicy nawiązują stosunki handlowe z Eskimosami. Początkowo osada rozwija się pomyślnie, jednak z biegiem czasu, na skutek walk wewnętrznych i sporów między osadnikami, chyli się ku upadkowi. Jako jedyny ślad po niej, pozostał istniejący jeszcze do niedawna nad Tauton River, kamień runiczny, na którym spisane są dzieje wyprawy oraz znajduje się opis narodzin pierwszego białego człowieka na lądzie amerykańskim. Był nim urodzony w 1003 r. Snowre z matki Guduidy.



Łódź Wikingów

Znajdujący się w nędzy osadnicy opuszczają w 1006 r. Vinlandię i powracają do Islandii. Rok 1007 przynosi dwie nowe wyprawy do Vinlandii. Osadnicy, którzy przybili z nimi, po dwuletnim pobycie w tym kraju, wyniszczeni walkami wewnętrznymi, powracają do Islandii. Odtąd Normanowie nie podejmują już nowych wypraw odkrywczych na zachód. Pociągają ich, przynoszące dość duże zyski, łowy na wieloryby i foki na morzach północnych. W czasie tych łowów przepływają cieśninę Davisa, zapuszczając się dość daleko na północ.

Tymczasem kolonie w Grenlandii rozwijają się dość pomyślnie. W okolicach dzisiejszego Julianehaab powstaje osada Eystri Byggd (wschodnia osada), a w parę lat później, na północ koło dzisiejszego Godthaab, zostaje założona druga osada, nazwana Vestri Byggd (zachodnia osada).

Osady te osiągają stopniowo duży stopień rozwoju. Gmina normandzka posiada 40 kościołów, katedrę, klasztory i setki, doskonale zagospodarowanych osiedli rolniczo-hodowlanych.

Wewnętrzne walki i zawiść pomiędzy poszczególnymi rodami, przyczyniają się do stopniowego upadku tych kwitnących kolonii. Do upadku ich przyczynia się również stopniowe zapadanie się Grenlandii pod wodę, na skutek czego szereg najlepszych pastwisk nad fiordami, na których wypasały się liczne stada bydła, powoli znalazły się pod wodą, co przyczyniło się do zmniejszenia hodowli, a w wielu miejscach zupełnie ją uniemożliwiło.

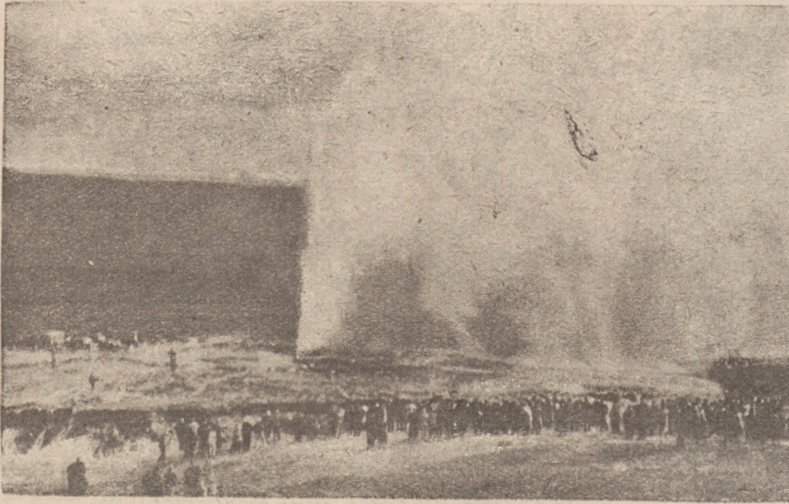
Duży również wpływ na osadnictwo grenlandzkie wywołało przesunięcie się Golfstromu w kierunku wschodnim ku brzegom Europy. To przesunięcie się spowodowało ochłodzenie się klimatu i pokrycie lądu skorupą lodową.

Resztkę pozostałych przy życiu osadników zabrał ostatni okręt, który odszedł do Europy w roku 1410.

Davis, zwiedzając w 1585 r. Grenlandię, nie znalazł żadnych śladów białego człowieka, oprócz ruin opuszczonych i częściowo zatopionych osad.

Walery Przyborowski

ISLANDIA KRAJ GEJZERÓW



Wybuch gejzeru

Nigdzie nie można spotkać tyle osobliwości i fenomenów natury na tak stosunkowo małej przestrzeni, jaką jest wyspa islandzka, której wielkość równa się zaledwie 1/3 Polski o zaludnieniu około 130 tys. mieszkańców. Każdego, który tam przebywał, zachwycił krajobraz dziwnej niesamowitej wyspy, wyrzuconej z oceanu w prehistorii wskutek wstrząsów wulkanicznych.

Środkowa część kraju jest bardzo górzysta i gęsto pokryta odwiecznymi lodowcami. Z postrzępionych i wysokich gór krajobraz nagle przechodzi w żyzne równiny lub głębokie i wąskie doliny, przyczym łagodne linie zielonych wzgórz i chyżo biegnące czyste wody rzek wydają się symbolem ciszy i harmonii w przeciwstawieniu szorstkim, nierównym, dziko wyglądającym polom zastygłej lawy. Wulkaniczne pochodzenie wyspy można zaobserwować wszędzie. Nie tylko wskazują na to dziwacznie postrzępione wzniesienia o rdzawym kolorze, lecz również duże, rozległe równiny, pokryte lawą, często podobne do wzburzonego morza. Dla podróżnika, zaopatrzonego w bujną fantazję, nielada byłoby atrakcją odtworzenie sobie obrazu jakie potworne siły natury występowały w tworzeniu nieokiełzanej dzikości widoków.

Słupy pary i wody w różnych miejscach wznoszą się wysoko wprost z ziemi, gdzie pod spodem gotują się i bulgoczą gorące źródła. Najwięcej znanym gejzerem na świecie jest tak zwany „Duży Gejzer" oddalony od stolicy Islandii — Reykjavik, około 140 km. Podczas wybuchu słup pary wznosi się do wysokości 100 metrów, a obserwatorzy blisko stojący odczuwają dość silne drżenie ziemi.

Gejzery są gęsto rozsiane po całym kraju. W ostatnich latach ujarzmili Islandczycy gorące źródła, które są głównym środkiem ogrzewania domów, szkół, pływalni publicznych. Pływalnie są prawie w każdym miasteczku, a nawet wsi. To też stolica Reykjavik nie posiada prawie wcale kominów, co jest bardzo charakterystyczne dla tego miasta i przeczy własnej nazwie, bowiem Reykjavik po islandzku oznacza zasłona dymu (reyk — dym, vik — zatoka).

Niewątpliwie najwięcej znana jest Islandia ze swoich wulkanów. Od czasów pierwszego osadnictwa zaobserwowano 25 czynnych wulkanów.

Wpóźniejszych latach coraz rzadsze są wybuchy, które mają przeważnie miejsce w głębi dzikiego kraju, zdala od siedzib ludzkich. Najwięcej znanym jest wulkan Hekla, który od czasu do czasu niepokoi okolicznych mieszkańców. Szczyt krateru można łatwo osiągnąć w ciągu dwóch godzin, skąd roztacza się wspaniały widok.

Należy wspomnieć o największym lodowcu w Europie „Vatnajökull", który z uwagi na ciągłe erupcje, jest przedmiotem żywego zainteresowania. Wybuchy przerywają gigantyczną pokrywę lodową grubości około 300 metrów i podczas erupcji można zaobserwować niesamowity widok wylatujących, potwornie wielkich brył lodu otoczonych płomieniami, co pozostawia niezatarte wrażenie.



Solenie sledzi

Cechą charakterystyczną krajobrazu wyspy jest brak lasów i drzew. W początkach osadnictwa (1000 lat temu) kraj był pokryty lasami brzozowymi, lecz brak opału w owych czasach oraz obgryzanie kory drzew przez liczne stada owiec, przyczyniły się do zniszczenia ubogich lasów.

Najmilszym przyjacielem podróżnika na ziemi islandzkiej jest mały konik zwany „ponies", rasa niespotykana nigdzie na świecie. Jest to prawdziwy i inteligentny przyjaciel, z którym można się bardzo zżyć i podróż w jego towarzystwie daje wiele emocji i więcej przyjemności, jak odbywanie wycieczek w licznym gronie towarzyszy.

Teofil Serwa

MODEL POŁAWIACZA MIN

Poławiacze min klasy „Chamois“ są najnowszymi okrętami tego typu w marynarce francuskiej. Do klasy tej należy 10 jednostek: „Chamois“, „Annamite“, „La Surprise“, „Chevrenil“, „Gazelle“, „Admiral Sénes“, „Erseigne“, „Ballande“, „Matelot Leblanc“ i „Rageot la Touche“.

Budowa 5 ostatnich jednostek została wstrzymana w r. 1940 na skutek działań wojennych.

Dane techniczne:

Wyporność — 647 t.

Szybkość — 20 węzłów.

Uzbrojenie: 2 działa 102 mm. przeciwlotn. podwójnie lawetowane, 8 K.M. przeciwlotn. podwójnych 13 mm. Okręt posiada wyposażenie do poławiania i stawiania min.

Napęd 2 silniki Diesla o łącznej mocy 4000 KM.

Wymiary: długość w linii wodnej — 78 m., szerokość — 8,5 m., zanurzenie — 2,4 m.

Załoga składa się z 75 ludzi.

Model wykonany w skali 1:200. Długość jego wyniesie 42 cm. Ponieważ rysunki ze względów technicznych zostały zmniejszone do skali 1:400, pierwszą czynnością przy budowie modelu będzie dokładne, dwukrotne powiększenie planów, do skali 1:200.

Kadłub.

Kadłub wykonujemy z desek sklejanych warstwami. Do tego celu najlepiej nadaje się olcha, lipa lub brzoza. Drzewo nie może być mokre, gdyż po sklejeniu będzie się paczyć i zdeformuje cały model.

Na desce o grubości 10 mm. przerysowujemy kształty poszczególnych warstwic, oznaczonych na rysunku literami A, B, C, D dwukrotnie powiększone.

Następnie wycinamy je laubzegą, uważając, aby linia przecięcia była idealnie prostopadła do powierzchni deski. Wycinanie zaczynamy od wywiercenia otworów na kołki łączące, następnie wycinamy środek warstwy a dopiero przy końcu obrys zewnętrzny. Kolejność ta ułatwi nam znacznie pracę.

W warstwie D nie wycinamy części środkowej, tylko wydrążamy ją dłutem, a następnie zeszlifowujemy do grubości 8 milimetrów.

Gotowe deseczki sklejamy w podanej na rysunku kolejności. Dla usztywnienia i dopasowania poszczególnych warstw w wywiercone otwory zabijamy drewniane kołeczki.

Kadłub możemy skleić klejem stolarskim.

Po zastygnięciu kleju nadajemy mu profil (profile podane na rysunku) przy pomocy ostrego noża, a następnie grubego papieru szklanego.

Wały śrubowe wykonujemy z grubego drutu. Prowadnice wałów skręcamy z pasków cienkiego papieru. Śruby wycinamy z blaszanych puszek od konserw.

Pokłady wycinamy ze sklejki milimetrowej, lub w braku jej z tektury i naklejamy na wierzch kadłuba. Ster wykonujemy z tektury. Możemy go przybić szpilką do dna i w ten sposób będziemy mogli go nastawiać na kierunek.

Po wykonaniu całości wszelkie szpary zaklejamy klejem, a następnie raz jeszcze wygładzamy kadłub papierem szklanym.

Następną czynnością będzie zagruntowanie pokostem. Pokost rozprowadzamy pendzelkiem cienką warstwą. Po zaschnięciu pokostu (około 24 godzin) gruntujemy jeszcze raz, poczym przystępujemy do malowania.

Do malowania używamy lakierów rowerowych. W miejscu linii wodnej malujemy pas czarny szerokości od 5—7 mm. Kadłub ponad czarnym pasem kolorem jasno-szarym, poniżej czarnego pasa kolorem czerwonym. Wały śrubowe i śruby barwą srebrną. Pokład malujemy kolorem jasno-brązowym, okienka i kotwicę czarnym. Uwaga. Kolejność malowania: 1) kolor szary, 2) czerwony, 3) brązowy, 4) czarny pas i okienka. Malować należy tak, aby lakiery jeszcze nie zaschnięte nie stykały się. Lepiej malować dwukrotnie cienką warstwą, niż odrazu grubą.

Nadbudówki wykonujemy z drzewa lub z kartonu. W pierwszym wypadku środek, dla zmniejszenia ciężaru wycinamy, podobnie jak w warstwach kadłuba i górę zaklejamy tekturą. Mostki nawigacyjne wycinamy z tektury lub sklejki milimetrowej. Burty mostków wykonujemy z pasków cienkiego kartonu. Przy sklejaniu części posługujemy się rysunkami perspektywicznymi. Komin skręcamy z papieru. Przed przyklejeniem nadbudówek do pokładu malujemy je kolorem jasno-szarym, pokłady mostków ciemno-brązowym. Na kominie malujemy pas czarny, tak samo wszystkie drzwiczki i okienka. Po wyschnięciu farby sklejamy nadbudówki z kadłubem i wykonujemy resztę drobnych części (karabiny maszynowe, szalupy, dźwigi, działa i t. p.). Maszty, wsporniki mostka, lufy karabinów maszynowych, dźwigi, wykonujemy z drutu o grubości 1 mm. i malujemy na szaro.

O ile model został zbudowany dokładnie, będzie dobrze utrzymywał się na wodzie. Uwaga: Wszystkie ścianki kadłuba wykonać możliwie jak najcieńsze.

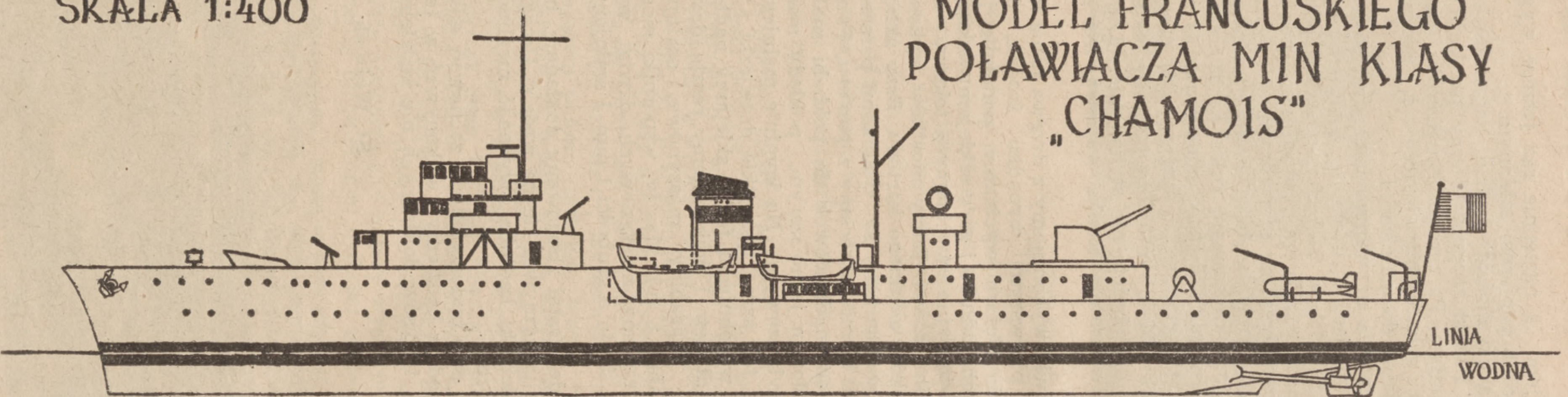
Powyższy opis budowy należy zachować, gdyż następne modele będziemy wykonywać w ten sam sposób. i opisów dokładnych nie będziemy powtarzać.

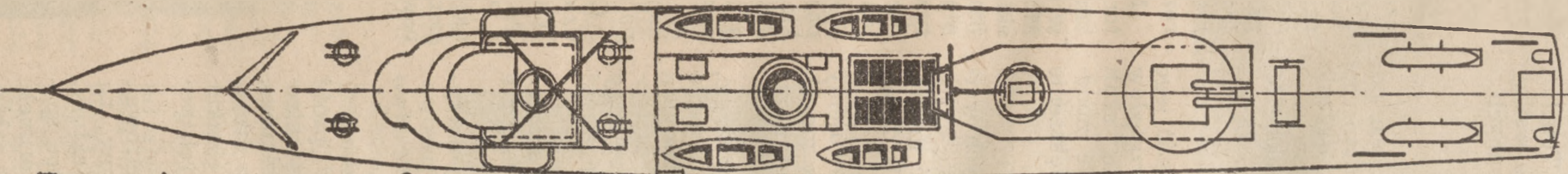
St. Woźniak

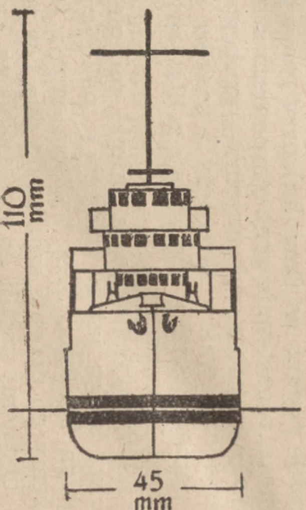


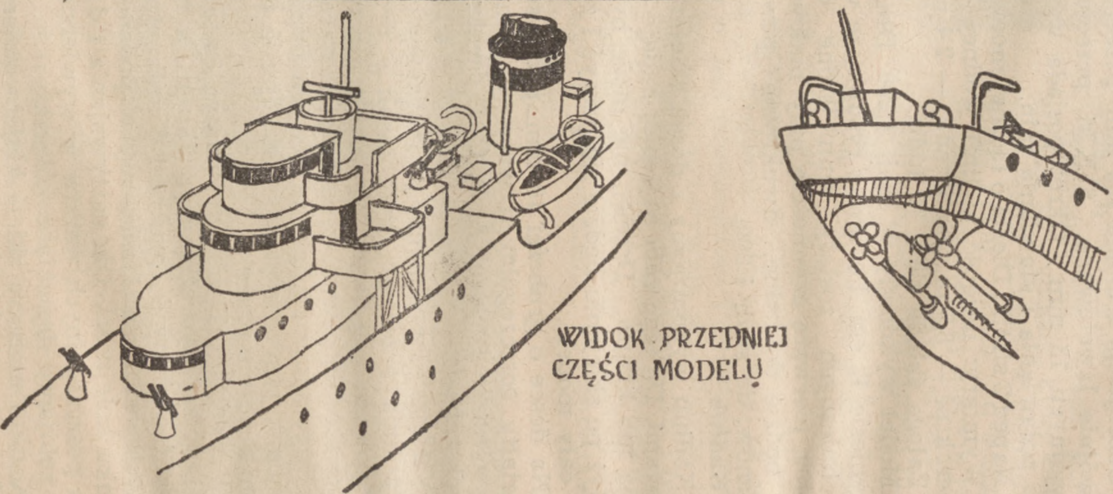
MODEL FRANCUSKIEGO POŁAWIACZA MIN KLASY „CHAMOIS"

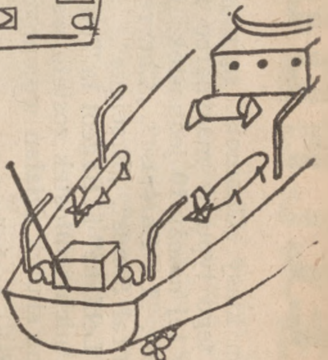
SKALA 1:400

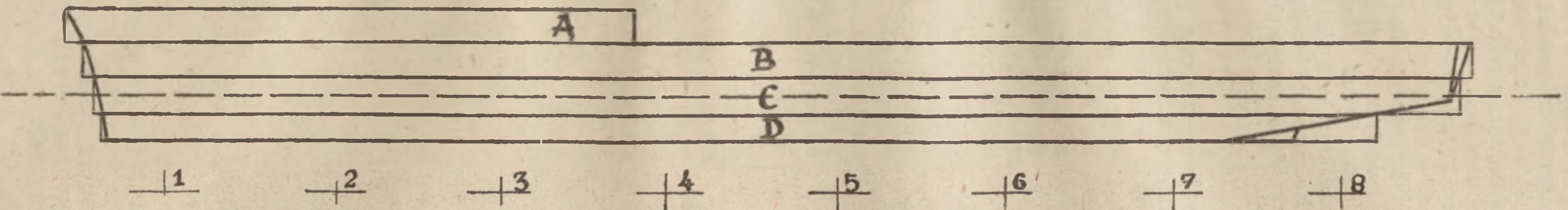






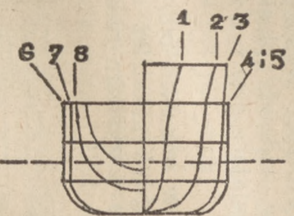






RYSUNKI KADŁUBA

SKALA 1:400



WYKAZ PROFILI

A
Długość 170 mm
Szerokość 45 -"-
Grubość 10 -"-

otwory na kołki

B
Dług. 414 mm
Szer. 46 -"-
Grub. 10 -"-

C
Dług. 404 mm
Szer. 46 -"-
Grub. 10 -"-

D
Dług. 378 mm
Szer. 46 mm
Grub. 8 mm

1 2 3 4 5 6 7 8

XX

LEGENDA ATLANTYDY

Roku 9564 przed naszą erą, a więc 11510 lat temu, miała miejsce na Oceanie Atlantyckim straszliwa katastrofa. Według podań starożytnych mędrców, cały ogromny kontynent (większy od Azji Mniejszej i Afryki Północnej razem wziętych), zapadł się na wieczne czasy w odchłanie oceanu.

Obecnie nad światem przewodzi „biały" człowiek. Dzięki zdolnościom twórczym, rozumowym i organizacyjnym — nadaje kierunek ludzkości. Nie zawsze jednak tak było. Legendarni władcy Atlantydy i licznych jej kolonii zamorskich, byli „czerwoni" — a właściwie miedzianoskórzy. Oni prowadzili i organizowali ludzkość. Jeszcze dawniej, przed nimi miała panować rasa „czarna", dziś już zdziecinniała ze starości.

Piękna i bogata była kraina Astlan. Bożek oceanów podarował ją przed wieloma tysiącami lat swemu synowi Atlasowi, uposażając we wszystkie wspaniałości ziemi. Rosły tam lasy



wiecznie zielone, gaje palmowe. Liczne źródła i rzeki obficie zraszały urodzajną glebę. Pokłady szlachetnych metali i obfitość drogich kamieni pozwalały mieszkańcom na ozdabianie wspaniałych świątyń i pałaców cennymi materiałami.

Przez wiele wieków Atlanci rządzili się zgodnie i byli posłuszni prawom społecznym, ustanowionym przez wielkiego nauczyciela narodów, mędrca Manu. Dopóki trzymali się zasad życia zgodnego z naturalnym ich rozwojem, dokąd do ich serc nie zawitała pycha, wzrastała ich siła i sława na całym świecie. Liczne linie okrętowe łączyły ląd atlantycki z dalekimi koloniami Egiptu, Libii, Europy Zachodniej, a nawet z wyspami Oceanu Spokojnego. Statki powietrzne przelatywały szybko z miejsca na miejsce, na niewielkiej wysokości nad ziemią. Komunikacja lotnicza była jednak wyłącznie na usługach czynników państwowo-administracyjnych i wojskowych. Zwykły obywatel musiał jeździć po dawnemu drogami publicznymi, utrzymywanymi rękami robotników. Siła, która poruszała aparatami lotniczymi, pochodziła z bardzo mocnego prądu energetycznego, wytwarzanego niewiadomym nam sposobem, w kabinie centralnej. Materiał, z którego budowano samoloty, był podobny do aluminium, tylko jeszcze lżejszy. Atlantyccy technicy znali elektryczność i używali prądu przy licznych produkcjach przemysłowych. Znali również bardzo precyzyjną obróbkę metali. Na uwagę zasługuje nieznany nam dzisiaj plastyczny metal „oriszalk", z którego wyrabiano ozdobne przedmioty artystyczne. Sztuka rzeźbiarska i malarstwo stały bardzo wysoko. Na murach świątyń i pałaców widniały płaskorzeźby i malowidła, przedstawiające sceny z życia wielkich bohaterów.

Nauka w szkołach odbywała się metodą pokazową, gdyż młodzież atlantycka odznaczała się przede wszystkim niezwykle rozwiniętą pamięcią wzrokową. Wnioskowanie logiczne, podstawa dzisiejszego nauczania, była dopiero w zaczątku. Za to nadzwyczajna intuicja pozwalała na szybką orientację i na poznawanie najwłaściwszych w danej chwili sposobów postępowania. Do szkół powszechnych obowiązane były uczęszczać od lat 7-miu wszystkie dzieci krainy Astlan, gdzie zaprawiały się w praktycznej wiedzy ogólnej. Te zaś, które wyróżniły się zdolnościami, lub zamiłowaniem do pewnej gałęzi nauki, kierowano do szkół specjalnych: technicznych, biologicznych, astronomicznych, budownictwa itp. Na wstępie kandydaci musieli przejść przez badania psycho-techniczne — kwalifikacyjne; później uczyli się czytać i pisać, a wreszcie brali się do swojej specjalności. Na cienkich blaszkach metalowych, pokrytych białą emalią, tłoczono znaki pisarskie, bardzo podobne do hieroglifów egipskich. Z kilkudziesięciu takich połączonych blaszek powstawała książka. Dowolną ilość egzemplarzy można było odbijać w sposób analogiczny do dzisiejszego druku.

Wśród nauk specjalnych na wysokim stopniu rozwoju stanęła astronomia z mocnym kierunkiem astrologicznym, gdyż uczeni Atlantydy dopatrywali się wpływu promieniowania ciał niebieskich na ludzi, zwierzęta, rośliny i kamie-

nie. Promienie gwiezdne miały kształtować charakter człowieka, oddziaływać na jego rozwój i zdrowie. Lekarzy specjalistów nie było. Każdy wykształcony Atlantczyk umiał stosować w celach leczniczych swoje wiadomości z dziedziny zielarstwa i magnetyzmu.

Podstawą ekonomiczną państwa było rolnictwo. Wszystkie grunta należały do cesarza i były przez państwo wydzierżawiane poszczególnym obywatelom, na zasadzie opłat w naturze. Po skończeniu szkoły rolniczej młody Atlantczyk uprawiał przydzieloną sobie ziemię i mógł wówczas założyć sobie rodzinę. Część zbiorów szła do wielkich magazynów państwowych, część do kolegiów naukowych. Pozostała ilość zbóż i inwentarza żywego wystarczała w zupełności do utrzymania rodziny. Gdy obywatel nie mógł już pracować w pełni sił z powodu wieku, lub choroby, otrzymywał pełne zabezpieczenie emerytalne i żył na koszt państwa.

Dzieci pozostawały w domu pod opieką matki do lat siedmiu, poczym uczęszczały do szkół początkowych i kolegiów specjalnych.

Wysoko stała kultura rolna i hodowlana. Celem ulepszenia zboża i ras zwierzęcych wprowadzono w instytutach rolnych doświadczalne krzyżowania, dające doskonałe wyniki. Ze zwierząt domowych były znane małe tłuste tapiry wszystkożerne, które zastępowały naszą nierogaciznę, lamy — pociągowe, psy podobne do wilków i ogromne koty. W podgórskich okolicach żyły plemiona pasterskie, po lasach—myśliwi, nad brzegami wód — rybacy. Również i ci ostatni byli obowiązani płacić podatki na oświatę i na fundusz emerytalny.

Na czele państwa stał Cesarz, jako najwyższy urzędnik, a do pomocy miał w każdej prowincji zarządcę administracyjnego z całym sztabem pisarzy, poborców podatkowych i naczelników gmin.

Cesarz mieszkał w stolicy „o złotych bramach“, liczącej z przedmieściami około dwóch milionów mieszkańców. Miasto leżało nad morzem, a wokoło wznosiły się malownicze wzgórza, okryte lasem. Z wielkiego jeziora górskiego spływała wciąż świeża woda podziemnym kanałem do wielkiego rezerwuaru, mieszczącego się pod pałacem cesarskim. Stamtąd tłoczono mechanicznie w górę na sto pięćdziesiąt metrów do zbiornika, rozchodziła się systemem rur po wszystkich domach w mieście.

Obywatele nadmorskiej stolicy mieszkali w ślicznych, jaskrawo pomalowanych willach, w otoczeniu rozkosznych ogrodów, pełnych drzew i kwiatów. Nie było od ulicy wystaw sklepowych; składy towarów znajdowały się w mieszkaniach prywatnych, a czasem odbywał się targ na placach miejskich. W oknach domów widniały szyby z materiału mniej przeźroczystego niż szkło. W mieście zbudowano wiele wież obserwacyjnych. Najwyższe z nich służyły do celów astronomicznych i były uposażone w szereg precyzyjnych narzędzi, celem badania nieba.

Jednakże owa idealna społeczność atlantycka, ów „wiek złoty“ ludzkości, zaczął się w końcu psuć. Urzędnicy i zarządcy prowincji gromadzili bogactwa na własną rękę, łupili rolników, wyzyskiwali robotników i żyli coraz bardziej dla siebie, dla własnego egoistycznego celu. Nadeszły straszne czasy, gdy zły przykład, idący z góry, rozluźnił obyczaje, więzy rodzinne; ludzie zaczęli się wzajemnie nienawidzić, jedni drugim zazdrościli. Młodzież była niezadowolona z nadmiernej ilości szkół technicznych, do których brano wielu kandydatów pod przymusem, bez zwracania uwagi na zamiłowania i zdolności.

A tymczasem w grodzie „o złotych bramach“ zasiadł cesarz Kau — okrutny, chciwy tyran, który wypędził ostatecznie kapłanów Słonecznej Religii i wprowadził na całym obszarze swojego państwa kult boga nocy, wojny i rozpusty. Dawni przewódcy duchowi narodów Atlantydy musieli uciekać. Udali się drogą morską do Egiptu, gdzie wznowili cześć „Ra“ — słonecznego boga, gdzie zgromadzili resztki pradawnych wiadomości i gdzie już dawniej schroniła się „boska“ dynastia mędrców-faraonów.

Tymczasem na kontynencie Atlantydy i jej siostrzanej wyspie „Ruta“ zapanowały okrutne obyczaje. W obecności cesarza i dostojników państwowych odbywały się ofiary z ludzi. Czarownicy pomalowani na czarno lub czerwono zabijali bezbronnych czcicieli słońca i twórczej potęgi „Taotl“, na kamiennych ołtarzach krwawych bogów. Młode dziewczęta strącano w przepaść na oczach rozbestwionych tłumów.

Pierwsze wiadomości o buncie zrozpaczonych ludzi nadeszły z prowincji „Mu“. Tu i ówdzie, w całym państwie, robotnicy i chłopi chwytali za broń i rzucali się na pałace tych, „co nosili hełmy o bardzo długich kolorowych piórach“.

Wówczas w głowie arcymistrza czarnych magów powstał szatański plan, poświęcenia całej krainy Mu, na ofiarę ciemnym siłom. Od niejakiego czasu czarodzieje byli w posiadaniu niesłychanie potężnego wynalazku, który został wykradziony podstępnie kapłanom Słońca. Słoneczni nauczyciele potrafili dotychczas używać owego wynalazku dla dobrych celów; oni jedni znali całą tajemnicę straszliwej energii, która nieujarzmiona w odpowiedni sposób, mogła stać się groźną.

Dla wypróbowania owej energii i w celu zniszczenia buntowników, została wyznaczona flota powietrznych statków, która miała rzucić na nieszczęsną prowincję energetyczne pociski.

Szóstego roku panowania cesarza Kau, 11 dnia miesiąca Zak, błyszcząca flotylla samolotów wyruszyła ze stolicy. W parę godzin później, nocną porą, odbył się pierwszy akt tragedii. Bagnisty kraj Mu został zasypany ogniem z nieba. Ziemia się trzęsła; straszliwy żar palił wszystko naokoło.

Na wieść o mordowaniu przez magów ludności Mu, rewolucja podniosła głowę w całym atlantyckim państwie. Czarodzieje rzucali bomby gazowe i bomby energetyczne aż do dnia 13 miesiąca Chuen. Były to ostatnie chwile lądu atlantyckiego. W godzinach nocnych straszliwy wybuch wstrząsnął całym kontynentem, który rozerwał się na dziesięć części, a olbrzymia fala oceaniczna zalała resztki lądu.

Dr Aleksander Lech Godlewski

KRÓLESTWO MÓRZ

Stosunek wszystkich mórz na kuli ziemskiej do lądów stałych wyraża się cyfrą 2,76:1. Czyli, że 71% całej powierzchni kuli ziemskiej pokrywa rozległe królestwo wody w postaci swych oceanów i mórz.

Przez parowanie pozbywa się morze rok rocznie warstwy wody 4,2 metra grubości. Skoro powierzchnia wszystkich mórz i oceanów wynosi 337,5 milionów km. kw., roczna masa wyparowanej wody równa się 1518,7 miliardów m. sześc. Dalej: skoro znowu 1 m. sześc. waży 20 centnarów, to przez parowanie traci morze corocznie aż 30,375 miliardów centnarów wody. Przy takich obliczeniach powstać może obawa całkowitego wyschnięcia mórz.

Te obawy są jednak nieuzasadnione, gdyż ubytek wody, spowodowany przez parowanie, wyrównują opady atmosferyczne i uchodzące do morza rzeki. Z tych 413,9 bilionów litrów wody deszczowej, które corocznie spadają na całą kulę ziemską, 315,1 bilionów litrów przypada morzom. Powstać może przypuszczenie, że ten ogromny ciężar wód potrafi wdusić dno morskie i ujść do wnętrza ziemi. Przedstawmy sobie równomiernie rozlane wody na całej kuli ziemskiej. Bezgraniczne w tym wypadku morze posiadać będzie jednakową, 2,5 km. liczącą głębokość.

325 trilionów ton wody oceanu Atlantyckiego pokrywają przestrzeń ponad 90 milionów m. kw. A nie byłoby dno morskie wodoszczelne, dawnoby już nie było mórz. Amerykański astrofizyk See stara się udowodnić, że tworzenie kryształów i spajanie się różnych minerałów w wnętrzu ziemi pochłania tyle wody, że powierzchnia mórz i oceanów razem wzięta spadłaby rocznie o 25 cm., czyli, że w przeciągu 12.000 lat wszystkie morza ziemi musiałyby wyschnąć. Temu przeciwstawia swe twierdzenie wiedeńczyk dr. Papp, że nawet 300-kroć mniejsze spotrzebowanie nie doprowadzi nigdy do powszechnego obniżenia się poziomu mórz, gdyż badania poziomu mórz z pomocą najsubtelniejszych przyrządów dla 10.000 lat ostatnich nie wykazały ogólnej różnicy.

Ten pewnik dr. Papp'a zdaje się także obalać twierdzenia innych uczonych, czego jednak na faktach nie oparli, o teoretycznym wzroście mórz. I tak: przy zatopieniu całego lądu stałego w morzach poziom tychże musiałby wzróść o 250 m. Dalej: stopienie się owych 40 milionów m. sześc. lodów w epoce lodowcowej, jako nadwyżka w porównaniu do czasów obecnych, musiałoby poprzez 15.OOO lat wznieść poziom morza co 1.000 lat o 7 m, w sumie około 100 m. Wszystkie rzeki świata przynoszą swymi wodami morzom tyle kamieni, iż w przeciągu 1.000 lat poziom mórz podnieść by się musiał o 33 mm. wzrost poziomu morskiego w 1.000 latach o 28 mm.

Lody, skuwające od przeszło 250.000 lat morza arktyczne, potrafiłyby w równomiernym rozmieszczeniu pokryć całą powierzchnię kuli ziemskiej. Ich ciężar ocenia się na 20 quadrilionów ton. Rozpostarte na ziemiach Europy pokryłyby ją grubą na 2.000 metrów warstwą. Gwałtowne stopienie tych lodów podniosłoby poziom wszystkich mórz o 30 m. Przy zachodnich brzegach Grenlandii tworzy się rocznie blisko 30 gór lodowych, przy wschodnich natomiast w przybliżeniu aż 7.200. Góry te, płynąc morzami do okolic Nowej Funlandii, tracą w drodze 9/10 swej wielkości i nikną całkiem na 75 stopniu szerokości geograficznej. W roku 1930 napotkano przypadkowo na resztę lodowca aż koło Bermudów.

Ciekawie przedstawiają się głębie oceanów i mórz. 150-ty stopień długości geograficznej dzieli ocean Spokojny na dwie różne części. Wschodnia część jest prawie, że pozbawiona wysp. Od zachodnich brzegów Ameryki, począwszy aż do wysp Sandwickich, głębia Pacyfiku dochodzi aż do 5.000 m. Fantastyczne przepaście głębinowe posiada południowa część Morza Chińskiego, Morza Karolowego, Morza Sunda (Morze Jawajskie), gdzie niemiecki statek pomiarowy „Mewa" ustalił w r. 1926 głębię 10.000 m, a w r. 1927 „Emden" na wschód od Mindanao nawet 10.790 m.

Cieśnina Beringa pomiędzy Azją i Ameryką Północną mierzy tylko 100 m. głębokości. Ocean Indyjski posiada głębie od 4.000 — 5.000 m, Morze Czerwone 2.000 m, Morze Arabskie oraz morze Bengalskie 2.500 m. Nową Gwineę i Tasmanię oddziela od Australii głębia, dochodząca tylko do 100 m. Zachodnia część Morza Śródziemnego liczy najgłębsze miejsce 2.650 m, część wschodnia 3.110. Przeciętna głębia Morza Północnego i Bałtyku wynosi 200 m, najgłębsze miejsce na Morzu Północnym dochodzi do 463 m, a Bałtyku 809 m. Morze przy Wielkiej Brytanii, przy wyspach Orkney i przy Hybrydach posiada 50 m, gdyż geologicznie cała ta okolica należała kiedyś do stałego lądu europejskiego.

Od wysp Hawajskich do wysp Beringa rozciągają się podoceaniczne góry, dochodzące do 3.000 m. wysokości, których najwyższy szczyt tworzy wyspa Św. Marka.

Przez środek Atlantyku biegnie pasmo górskie w formie litery S z północy ku południowi, które styka się z podmorskim płaskowyżem pomiędzy Islandią i stałym europejskim lądem. Obok tego ostatniego — więcej na południe — rozciąga się t. zw. „telegraficzny płaskozwyż" Islandia — Nowa Funlandia, nazwany tak od mnóstwa podmorskich kabli. W jego sąsiedztwie biegnie t. zw. „delficki wyż", z którego wznoszą się wyspy Azorskie. Wyżej wspomniane pasmo górskie S wymija Przylądek Roque i znajduje swe zakończenie poprzez wyspę Asuncion, Św. Heleny i wyspę Gough na 40 stopniu szerokości geograficznej. Całe to pasmo górskie leży od 1830 m. do 3600 m. poniżej poziomu oceanu.

Mniej więcej na 10 stopniu szerokości geograficznej odgałęzia się przy Przylądku Oranie poboczne pasmo, łączące się z Ameryką Płd. Wyżej wspomniane wyspy, najwyższe wzniesienia owego głównego pasma, są wulkanicznego pochodzenia.

Pomiędzy tymi pasmami górskimi leżą rozległe doliny podmorskie. Atlantyk posiada trzy takie doliny: od Islandii do Przylądka Dobrej Nadziei o 4575 m. głębokości, od wysp Antylskich do wysp Bermudzkich i Azorskich o 5490 m. głębokości i od Przylądku Oranie aż do południowego Morza Lodowatego także 5490 m. głębokości. Spośród tej ostatniej doliny podmorskiej wykwitają Bermudy, jako samotny, ogromny filar do 5000 m. wysokości.

Promienie słońca docierają w głąb wody od 146 do 183 m. Odpowiednio do tego kształtuje się temperatura wód morskich. W pobliżu mórz arktycznych temperatura przydenna wynosi minus 1,5 st. C do minus 3 st. C. W środkowych szerokościach geograficznych na głębi od 3.500 do 5.500 m. plus 2 st. C, przy równiku natomiast nieco powyżej 0 st. C. W tym ostatnim jednakowoż przypadku na samej powierzchni temperatura wody dochodzi do plus 32 st. C.

W morzach arktycznych woda przydenna ma minus 3,5 st., a na powierzchni minus 3 st. C. Roczna temperatura na powierzchni oceanu przy równiku wynosi przeciętnie 32 st. C. przy Florydzie 20 st. C., przy Azorach 17 st. C., a w morzu Śródziemnym 12 st. C.

Powierzchnia wszystkich mórz i oceanów wynosi 337 milionów km. kw., a ich zawartość 35 bilionów m. sześc.

Morza i oceany razem wzięte posiadają taką zawartość soli, dla której przewozu potrzeba by było 1,5 miliona normalnych wagonów towarowych. Jeżeli dziennie szedłby jeden transport solny, zwózka wszystkiej soli byłaby dokonana w 46,6 milionach lat. Ilość ta pokryłaby powierzchnię całej kuli ziemskiej warstwą od 40—50 m grubości. Skład tej warstwy zawierałby: 80 proc. soli kuchennej, 7 proc. wapnia, magnesu, bromu i jodu; reszta byłaby tak zwana „gorzka“ sól, owa sól, która wodzie morskiej daje jej właściwy smak.

Jeden metr sześc. wody morskiej zawiera przeciętnie 0,004 g. złota, wszystkie zatem morza i oceany razem wzięte zawierają 1.000 miliardów ton. Muszle zawierają większe ilości cyny i miedzi, niż woda morska. Udowodniono, że zawartość cyny w muszlach morskich wynosi 10.000 razy, a zawartość miedzi 1.000 razy więcej niż woda morska, w której żyją.

Rozłożone chemicznie w wodzie morskiej powietrze zawiera trzykroć razy więcej gazów szlachetnych, niż atmosfera.

Z 6,7 milionów m. sześc. wody morskiej w/g amerykańskich obliczeń otrzymać można blok magnesium o 5,9, bryłek soli o 117, balon kwasu siarkowego 35,5, a prócz niemałych ilości bromu i jodu kostkę srebra o 94 i wreszcie kolumnę złota o 3 — wszystko w milionach ton wagi.

Francuski fizyk George Grande złożył w r. 1928 Akademii pracę, rozpoczynającą się od słów: „Elektryczny zbiornik siły mórz opiera się na różnicy temperatur warstw wodnych“. Im grubsze warstwy, tym większe napięcie, szczególnie przy równiku, gdzie warstwa napowierzchnia ma 32 st. C, lecz gdzie już na 100 m. głębokości panuje tylko 6 st. Można też tę warstwę nawierzchnią skłonić do gotowania już przy 25 st. C, przeprowadziwszy ją do opróżnionego z powietrza naczynia. Para tego procesu zdolna jest wytwarzać elektryczność i wprowadzać w ruch turbiny. Profesorowi Claudesowi udało się w roku 1929 w okolicy wyspy Kuby różnicę temperatur, pomiędzy ciepłą warstwą powierzchniej wody a zimną dolnych warstw, wykorzystać jako tanie źródło siły.

Szybkość fal została przez dr. Schotta podana w sposób następujący: największa zauważona fala poruszała się z szybkością 85,7 km na godzinę, jej długość liczyła 350 m. Fala morska, powstała 12 sierpnia 1883 r., która obiegła całą kulę ziemską przy wybuchu wulkanu Krakatau, ruszyła z szybkością 550 km. na godz., obiegła całą Afrykę i w czterech godzinach była już przy Przylądku Horn. Jej kończące się wybiegi zauważono nawet w zatokach Środkowej Ameryki i północnych brzegach Francji.

Podczas trzęsienia ziemi w Japonii powstające fale osiągnęły w 12 i pół godzin San Francisko, gdzie jeszcze dochodziły do 40 metrów wysokości. W 1891 roku 48 m. wysoka fala zdruzgotała znaną latarnię morską Tillamock w Ameryce Północnej.

Siła fal jest tak wielka, iż naprzykład 800.000 kg. ciężki łamacz fal w Wick w Szkocji, został o 10 m. odrzucony w głąb lądu.

Przeciętnie mierzą fale przy orkanach 18 m wysokości. Stosunek zaś wysokości do długości fal równa się: 1:33 przy wiatrach normalnych, 1:18 przy wiatrach silniejszych, a 1:17 przy sztormach.

Jan R. Rąbca



WYSZKOLENIE ŻEGLARSKIE

Wyszkolenie żeglarskie na terenie Rzeczypospolitej musi opierać się na postanowieniach niniejszego regulaminu.

Wszelkie żeglarskie kursy, obozy, ośrodki i t. p., dostępne dla szerszego ogółu, t. zn. nie tylko dla członków organizacji zrzeszonej w P. Z. Ż., mogą być organizowane tylko na zlecenie lub za zgodą P. Z. Ż.

PROGRAM WYSZKOLENIA

na stopień sternika jachtowej żeglugi śródlądowej.

1. Wiadomości ogólne.
Morza i wody wewnętrzne.
Wybrzeże i porty polskie.
Historia żeglarstwa ogólnego i polskiego.
Historia walk o polskie morze.
Organizacja polskiego żeglarstwa sportowego.
Lektura i podręczniki.

2. Jacht żaglowy — jego budowa, wyposażenie, konserwacja.

a) Budowa jachtów i ich rodzaje:
Stocznie i ich urządzenia. Sposoby budowy jachtów. Narzędzia.
Rysunki techniczne. Materiały do budowy.
Budowa kadłubów, ich rodzaje i zasadnicze cechy.
Części kadłuba. Stery i miecze.
Maszty. Liny. Żagle.
Urządzenia wewnętrzne.
Typy jachtów.

b) Wyposażenia jachtów:
Sprzęt pokładowy. Liny. Łańcuchy. Środki ratunkowe. Pompy.
Windy. Kotwice. Dryfkotwy.
Łodzie ratunkowe i ich sprzęt.
Worek bosmański. Apteczka jachtowa.
Środki przeciwpożarowe.

c) Remont i konserwacja jachtu i sprzętu jachtowego:
Utrzymanie jachtu podczas sezonu.
Czyszczenie i mycie. Konserwacja pokładu.
Konserwacja żagli i lin.
Przechowanie jachtu i sprzętu w okresie zimowym.
Remont wiosenny i malowanie. Farby i lakiery.
Opuszczanie na wodę i przygotowanie do pływania.

3. Teoria żaglowania.
Powierzchnia ożaglowania. Środek ożaglowania.
Opór boczny. Środek oporu bocznego.
Nawietrzność i zawietrzność.
Siły poruszające jacht.
Kursy względem wiatru.
Wyporność. Stateczność. Dryf.
Działanie steru i miecza. Samosterowość.

4. Teoria manewrów.
Stawianie, opuszczanie, zwijanie i refowanie żagli.
Odejścia i podejścia w różnych warunkach.
Manewry w pływaniu, lawirowanie, zwroty.
Człowiek za burtą.
Hamowanie żaglami. Stawanie w dryf.

5. Awarie.

6. Meteorologia.
Atmosfera i pomiar ciśnienia.
Powstawanie prądów powietrznych.
Określenie kierunku i siły wiatrów. Skala. Beauforta.
Ogólne wiadomości o mapie synoptycznej.
Chmury, ich rodzaje i znaczenie.
Przewidywanie pogody z obserwacji barometru, nieba i chmur.

7. Przepisy.
Prawo drogi. Światła i sygnały statków.
Przepisy flagowe. Gala. Salutowanie.
Etykieta jachtowa i zwyczaje jachtowe.
Przepisy regatowe międzynarodowe i P. Z. Ż.
Rozdział funkcji załogi i komendy.

8. Praktyka żeglarska. (Egzamin praktyczny).
Węzły i roboty linowe. Obsługa lin. Cuma. Rzutka.
Wiosłowanie (pych).
Obsługa żagli. Stawianie, opuszczanie, zwijanie, refowanie żagli.
Odejścia, podejścia oraz manewry w ruchu.
Podział funkcji załogi i wydawanie komend.
Reperacja żagli i takielunku.
Umiejętność pływania.

9. Zasady higieny i udzielania pierwszej pomocy w nieszczęśliwych wypadkach (ratowanie tonących).



Na terenie byłej okupacji austriackiej i w południowej części Królestwa Polskiego, po przejęciu urzędów przez władze polskie, używano w dalszym ciągu, w braku polskich, dotychczasowych okupacyjnych austriackich lub bośniackich znaczków pocztowych.

Dopiero z początkiem grudnia 1918 r. polecił Rząd Polski zaopatrzyć pozostałe po okupantach zapasy znaczków nadrukiem „Polska — orzeł — Poczta" i oddać je do użytku publicznego. Pierwszymi polskimi znaczkami dla tych terenów były dobroczynne znaczki austriackie na fundusz im. ces. Karola, opatrzone polskim nadrukiem w Lublinie. W połowie grudnia 1918 zostały wypuszczone znaczki III wydania austriackiej poczty polowej z portretem ces. Karola, z czarnym litograficznym nadrukiem — Polska Poczta —orzeł — nowa wartość między dwoma gwiazdkami lub kreskami kasującymi wartość dawną. Wydano 11 różnych wartości.

Na terenie dawnego zaboru austriackiego (Małopolska i Śląsk Cieszyński) przedrukowano znaczki wydań 1916—1918 z czarnym nadrukiem „Poczta — Ornament — Polska". Wydano 20 różnych wartości, od 3 halerzy do 10 koron. Przedrukowano również austriackie znaczki gazetowe wydania 1916 roku 5 wartości, od 2 hal. do 30 hal. Znaczki te były kilkakrotnie przedrukowywane w miarę nadsyłania ich przez prowincjonalne urzędy.

W marcu 1919 r. tymczasowa władza naczelna w Małopolsce tak zw. Polska Komisja Likwidacyjna, wydała nowe znaczki. Rysunek przedstawia orła na tarczy, u góry napis „Poczta Polska", u dołu wartość. Wykonanie litograficzne nie ząbkowane. 11 wartości, od 2 hal. do 1 korony.

W lutym 1919 r. zostały przekazane do wykonania definitywne znaczki polskie, o różnych rysunkach: 3 hal — 15 hal. orzeł na tle tarczy, 20 — 50 hal. orzeł na tle prążkowanym poziomo pomiędzy pękami liktorskimi, 1 korona — 5 koron różne rysunki. Na wszystkich znaczkach napis „Poczta Polska" i wartość. Znaczki gumowane, nie ząbkowane.

Odpowiedzi Redakcji

P. Deplewski, Jarocin. Nie wykorzystamy.

P. Banat, Pabianice. Dajemy specjalny artykuł o szkolnictwie morskim.

P. Rąbca, Wejherowo. Wykorzystaliśmy, wykorzystujemy, wykorzystamy. Prosimy o dalsze artykuły.

P. Nyszler Zagórów. Wydawanie czasopisma Wiatr od Morza zostało zawieszone. Ostatni numer ukazał się w sierpniu r. b. Adres: Gdynia, ul. Mściwoja Nr. 9.



Z NASZEGO WYBRZEŻA

Do Gdyni przybyły dwa rewindykowane z Niemiec tankowce „Tiegenoth" i „Plehnendorf". Oba te statki należały przed wojną do floty polskiej i pracowały jako lichtugi. Niemcy przerobili je na tankowce wodne. Przeznaczone są one do zaopatrywania w słodką wodę statków, stojących na redzie lub na pełnym morzu. Załoga każdego tankowca składa się z 12 ludzi.

UNRRA dostarczyła dla naszych rybaków 27.025 kg. lin, 2890 kg. sznurów, 17690 kg. przędzy, 11750 kg. garbników do sieci, 3750 kg. farb, 1500 haczyków i 595 kg. przyrządów nawigacyjnych.

Tabor PCWM składa się z 14 szalup, 1 kutra, 4 łodzi. W budowie znajduje się jeden szkuner szkolny.

36 kilometrów bieżących nabrzeży znajduje się pod nadzorem Kapitanatu Portu w Gdańsku.

Stocznie rybackie w Swinoujściu prowadzą prace nad odbudową pochylni i innych urządzeń. Remontuje się również na nich 4 kutry. Stocznia w Wołyniu została przejęta przez Stocznię w Świnoujściu.

W sierpniu trawlery radzieckie wytrałowały basen Prezydenta i Południowy w Gdyni. Wejście do tych basenów dozwolone jest dla wszystkich statków.

Min. żeglugi zamówiło na stoczni w New Castle (Anglia) statek o wyporności 1500 TDW. Zakupiono również dwa większe motorowce.

Na wybrzeżu naszym codziennie wychodzi na połowy ryb około 600 łodzi otwartych i około 90 kutrów.

W Trzebieży przejęto niedawno od władz radzieckich port (nad Zalewem Odrzańskim). Posiada on dwa baseny i dwa wyjścia.



ZE ŚWIATA

Pomiędzy Włochami i Argentyną przywrócono połączenie żeglugowe. Pierwszym statkiem, jaki przybył z Włoch do Buenos Aires był włoski M/S „Andrea Gritti".

Kobiecy personel na statkach zarówno pasażerskich, jak i handlowych, zamierzają wprowadzić Anglicy.

Na Atlantyku nastąpiło zderzenie pasażerskiego parowca „Midland Victory" z transportowcem wojskowym.

Amerykańska flota handlowa na dzień 1 maja 1946 roku składała się z 5849 statków o pojemności 58.106.700 TDW. Nie wliczono w to statków poniżej 1000 ton oraz tankowców poniżej 1600 ton brutto.

Pływające stacje meteorologiczne na Atlantyku będą się znajdować na statkach specjalnie do tego przeznaczonych. Stacje te w ilości 13 będą miały zadanie obsługiwać lotnictwo cywilne.

„Normandie" luksusowy transatlantyk francuski będzie z rozporządzenia pezydenta Trumana rozebrany na złom.

Belgijska marynarka handlowa ma 246.000 BRT, nie licząc będących w budowie lub zakupionych statków o 65.000 ton.

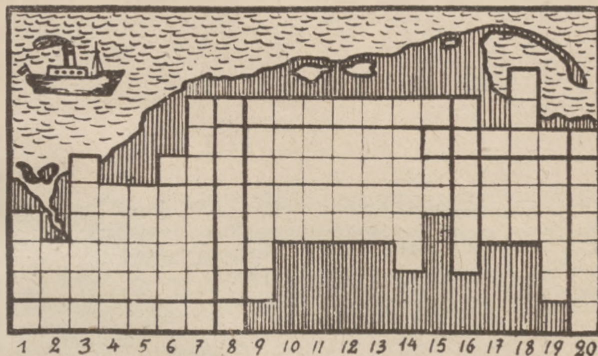
ROZRYWKI UMYSŁOWE

Rozwiązanie arytmografu z nr. 8—9 „Młodzieży Morskiej": „Jedna z Niemcem jest granica polska Nissa".

Wyrazy pomocnicze: Sandomierz, PCK, tokaj, gil.

KRZYŻÓWKA GEOGRAFICZNA

ułożył Edward Holler, Wrocław.



W oznaczone cyframi kolumny wpisać nazwy miast podane niżej. Kolumny, oznaczone liniami grubymi, dadzą rozwiązanie.

1) miasto w Syrii, 2) miasto w Marokku, 3) miasto na Polesiu Wołyńskim, 4) miasto na Krymie, 5) port na górnej Odrze, 6) miasto na Mazowszu, 7) miasto w Finlandii, 8) miasto na Pomorzu, 9) miasto na Mazurach, 10) miasto w woj. Białostockim, 11) miasto na Górnym Śląsku, 12) miasto na Dolnym Śląsku, 13) miasto w woj. Kieleckim, 14) miasto na Górnym Śląsku, 15) miasto w Sudetach (po niemiecku), 16) port polski, 17) port na półwyspie Arabskim, 18) miasto w Małopolsce, 19) miasto na Pomorzu, 20) miasto na Warmii.

Za rozwiązanie powyższej krzyżówki redakcja przeznacza trzy nagrody.

Termin nadsyłania rozwiązań upływa dnia 20 października r. b.



Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Kurs żeglarski w Gdyni. W Gdyni istnieje stały ośrodek szkolenia morskiego instruktorów dla ośrodków oraz kurs szkutniczy dla potrzeb Ligi. Ośrodek ma do dyspozycji szalupy morskie, półkutry i jacht pełnomorski. Kandydatami są kursanci wyeliminowani z ośrodków letnich L. M., którzy w chwili obecnej odbywają stage na jachtach pełnomorskich.

Kurs prowadzi z ramienia Zarządu Głównego L. M. inż. Proszowski.

Egzaminy na ośrodkach. Czas jesienny będzie sprawdzianem wiedzy żeglarskiej uczestników kursów. Egzaminy już rozpoczęły się.

W Łuczanach była komisja egzaminacyjna z ramienia P. Z. Ż. pod przewodnictwem komandora M. Kusnerza. Z ramienia Zarządu Głównego towarzyszył Dyr. J. Wojsznis. O wynikach egzaminu doniesiemy.

Komisja dokonała inspekcji sprzętu żeglarskiego i stanu flotylli w Łuczanach, Węgorzewie (Węgoborku) i w Mikołajkach na Mazurach. Bogaty tabor wymaga zabezpieczenia, opieki, renowacji, co w czasie miesięcy zimowych przeprowadzi L. M. z chwilą, gdy preliminarz jej planu gospodarczego uwzględnią czynniki miarodajne.

Egzamin odbył się również w Rożnowie, woj. krakowskie. Delegat P. Z. Ż. inż. Fronczak z Warszawy w towarzystwie przedstawiciela Zarządu Głównego, Wł. Kasprzyka i Prezesa Okręgu krakowskiego, dr. Michalskiego, egzaminował uczestników kursu w dniach 15 i 16 września b. r. Z grona 31 kandydatów stopień sternika P. Z. Ż. otrzymało 12 uczestników i tyluż zdało na stopień żeglarza.

Ośrodek w ciągu lata przeszkolił 320 osób, a w roku przyszłym przewidziane jest uwielokrotnienie tej liczby, dzięki sprężystej organizacji i bogatej flotylli, która już dziś składa się z 7 żaglówek, a w tym 4 piętnastki o jednakowej budowie, umożliwiającej regaty wewnętrzne i przygotowanie do eliminacji olimpijskiej.

Dźwig pływający.



Uczestnicy Kursu Modelarstwa w Gdańsku

WYDAWNICTWA NADESŁANE

Marynarz Polski. Numer wrześniowy Marynarza Polskiego poświęcony jest tragicznym chwilom walki naszej z Niemcami we wrześniu 1939 r. Jak zwykle bogaty materiał ilustracyjny i ciekawa, starannie dobrana treść stawiają go w rzędzie najlepszych pism polskich.

Żeglarz. Wydawnictwo PCWM. Gdynia Dom Żeglarza. Miesięcznik dla młodzieży.

Skrzydlata Polska. Miesięcznik lotniczy przynosi szereg ciekawych i fachowo opracowanych artykułów z dziedziny lotnictwa. Warszawa, Mokotów, ul. Maratońska Nr. 4.

Skrzydła i Motor. Tygodnik lotniczy dla młodzieży. Zawiera wiele wskazówek z dziedziny modelarstwa. Warszawa — Mokotów, Maratońska Nr. 4.

Film. Dwutygodnik, poświęcony zagadnieniom filmowym. Staranne opracowanie graficzne. Zawiera szereg ciekawych wiadomości z dziedziny filmu w Polsce i zagranicą. Łódź, ul. Narutowicza Nr. 69.

Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, Widok 10. Redaktor Walery Przyborowski. Redaktor przyjmuje codziennie od 13 do 14-ej. Prenumerata roczna 96 zł., dla członków Ligi 72 zł. Konto PKO. I—1020.

Zakł. Graf. „Dźwignia", Widok 24. B-10760

Cena 12 zł.